Anzeige

ORION Bausysteme GmbH

velotraum
www.velotraum.de

Radverkehr vor Ort

Esslingen

adfc Baden-Württemberg

In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) erscheinen. Die Hefte sind im Internet unter www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort herunterzuladen.

Der Inhalt der Broschüre stellt eine subjektive Bestandsaufnahme dar, die mit Beispielen erklärt ist. Die Reihe „Radverkehr vor Ort“ wendet sich an politische Entscheidungsträger, Verkehrsplaner und interessierte Radfahrer. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Autoren: Gudrun und Frank Zühlke
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC
Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Verkehrspolitik im ADFC

Mehr Radverkehr nutzt allen – sowohl den Radfahrern selbst als auch den anderen Menschen in unseren Städten und Gemeinden.

- Rad fahren ist gesund, da es die Gefahr von Herz- und Kreislauferkrankungen reduziert. Damit wird nebenbei die Problematik der steigenden Gesundheitskosten abgemildert.
- Rad fahren verursacht weder Lärm noch Abgase, was nicht zuletzt den vom Verkehr geplagten Anwohnern nutzt.
- Wer Rad fährt, geht zum Einkaufen nicht auf die „Grüne Wiese“, sondern nutzt die Möglichkeiten der näheren Umgebung – was den Geschäften in den Zentren nutzt.
- Selbst die „verbleibenden“ Autofahrer wie Handwerker und Pflegedienste profitieren davon: Da die meisten Radfahrer die Nebenstraßen und -wege bevorzugen, sind die Hauptverkehrsstraßen weniger verstopft. Auch die Suche nach einem Parkplatz wird einfacher, wenn weniger Menschen das entsprechende Ziel per Kfz ansteuern.
- Nicht zuletzt: Rad fahren macht Spaß

Natürlich könnte vieles noch besser sein. Falls auch Sie der Meinung sind, dass unser Land fahrradfreundlicher werden muss, sind Sie bei uns - dem ADFC - genau richtig. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr für den Radverkehr getan wird. Wir wollen, dass mehr Rad und weniger Auto gefahren wird, denn jede eingesparte Autofahrt ist ein Gewinn an Lebensqualität.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Baden-Württemberg
Landesgeschäftsstelle
Reinsburgstr. 97
70197 Stuttgart
Tel.: 0711 / 628 999
E-Mail: info@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben.

Call a bike DB
Kärcher
Orion Bausysteme
Paul Lange & Co OHG
Vaude
Velotraum

Ihr Ansprechpartner in Esslingen:

ADFC Ortsgruppe Esslingen
Johannes Hopp
Steinäckerweg 12
73773 Aichwald-Lobenrot
E-Mail: johannes.hopp@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de/esslingen

Rad fahren macht Spaß. Rad fahren in Esslingen macht teilweise Spaß, dort wo die Infrastruktur gut ist. Es ist noch sehr viel zu tun, bis die ganze Stadt als fahrradfreundlich bezeichnet werden kann. Genau dazu hat sich Esslingen als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) verpflichtet. Es gab schon die eine oder andere Aktivität, das Rad Fahren attraktiver und sicherer zu machen. Allerdings gibt es dabei auch Rückschritte.

Rückschritte im Radverkehr

Eine gute Radverkehrsführung besteht in der Weiherstraße und Zimmerbachstraße. Der Vorteil solcher **Fahrradstreifen** auf der Fahrbahn ist, dass Radfahrer hier besser im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs unterwegs sind als auf einem Bordsteinradweg und daher an Einmündungen und Grundstückszufahrten nicht so leicht „übersehen“ werden können. Zudem sind Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern damit praktisch ausgeschlossen.

Fahrradstreifen sind innerorts sicherer als Bordsteinradwege

Der Regelfall in Esslingen sind allerdings **Radwege**, die hinter parkenden Autos verlaufen, wie in der Plochinger Straße in Oberesslingen oder der Obertürkheimer Straße in Mettingen. Auf diesen Radwegen muss man stets vorsichtig sein, auch wenn Radfahrer Vorfahrt vor einbiegenden und ausfahrenden Fahrzeugen haben. Ein zügiges Vorankommen ist hier schlecht möglich. Gut gelungen sind aber häufig die Ausleitungen, so wird beispielsweise der Radweg an der Plochinger Straße als Radfahrstreifen über die Stauffenbergstraße geführt.

Nur mit großer Vorsicht zu genießen: Radweg hinter parkenden Autos

Gut: Der Radweg endet nicht einfach, man wird auf die Fahrbahn ausgeleitet

Gute Maßnahmen sind die eigenen **Linksabbiegespuren** für Radfahrer wie in Mettingen an der Obertürkheimer Straße / Schenkenbergstraße oder in der Weststadt an der Schlachthausstraße / Schelztorstraße. Sehr schlecht gelöst ist aber die Ecke Hauptstraße / Wilhelmstraße in Zell. Wer aus Esslingen kommend auf dem linksseitigen Radweg der Hauptstraße ankommt, soll absteigen, um durch die Wilhelmstraße weiterzufahren. Haben Sie etwa schon mal ein Schild „Autofahrer aussteigen“ gesehen? Hier muss es bessere Möglichkeiten geben!

Erleichtert das Abbiegen: Linksabbiegespur für Radfahrer

Hier besteht dringender Änderungsbedarf.

In den kleineren **Einbahnstraßen** – in den Tempo-30-Zonen – ist es sehr wichtig, den Radverkehr auch in **Gegenrichtung** zuzulassen. Bislang wurden in Esslingen beispielsweise die Weilstraße und die Parkstraße in Pliensauvorstadt und ein Teil der Wehrneckarstraße und ein Teil der Webergasse geöffnet. Es gibt aber noch sehr viele Straßen, die noch nicht für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sind, beispielsweise die anderen Teile von Wehrneckarstraße und Webergasse, die Katharinenstraße, Kreuzstraße (Oberesslingen), Matthäus-Hahn-Straße (Mettingen), Sulzgrieser Steige, Jusiweg und Boßlerstraße (Zollberg) und viele Straßen in Berkheim.

Für Radfahrer in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße

Unnötige Hindernisse sind **Drängelgitter**, versetzte Bügel, zwischen denen man sich hindurchdrängeln muss, was oft nur mit absteigen möglich ist. Sie sind dafür gedacht, dass an Engstellen oder Knotenpunkten nicht zu schnell gefahren wird. Dies ist jedoch auch mit anderen Mitteln zu erzielen, so kann ein einzelner Bügel ebenfalls bewirken, dass man nicht „rasen“ kann und nicht zu dicht an einer Eingangstür oder an einer unübersichtlichen Ecke vorbeifährt. Beispiele in Esslingen, wie man es NICHT machen sollte sind der Tunnel bei Sirnau unter dem Neckarkanal und der Neckartalradweg nahe am Alten Neckararm. Auch zwischen Auchtweg

und Zollbergstraße sowie an der Seitenstraße in Berkheim wurden ähnlich unnötige Bremsen eingebaut.

Dieses Drängelgitter ist völlig unsinnig und ist dringend ersatzlos zu entfernen

Am **Neckartal-Weg** in Esslingen wurde ein Teilabschnitt verbessert. Man fährt nun nicht mehr straßenbegleitend vor dem Freibad entlang, sondern zwischen Freibad und Neckar. Es sind aber noch etliche Abschnitte mangelhaft: Östlich der Sirnauer Brücke ist der Weg schmal, holprig und unübersichtlich, hier ist es besser, auf der Zeppelinstraße zu fahren. Auch bei der Pliensaubrücke und beim Bahnhof ist der Weg deutlich zu schmal, bei Mettingen ist die Oberfläche schlecht.

Der neue Weg am Neckar beim Freibad

Anzeige

Treppen sind keine Radverkehrsanlagen – auch nicht, wenn Schieberampen vorhanden sind. Ein Problem in Esslingen ist die Verbindung zwischen der Innenstadt und der Beutau, die nur über einen großen Umweg über die stark befahrene Augustinerstraße funktioniert. Es gibt zwar neben etlichen Treppenverbindungen eine Rampenverbindung östlich der Burgsteige, diese ist aber sehr schmal und verwinkelt – und daher auch nicht legal zu befahren. Hier sollte eine bessere Lösung gefunden werden. Völlig inakzeptabel ist, dass selbst ein Radfernweg durch eine Treppenunterführung geführt wird – der Hohenzollernweg, der nahe am Hainbach die Bahn unterquert. Wer auf einem solchen Weg fährt, hat in der Regel viel Gepäck dabei, so dass es unverständlich ist, wie man auch nur auf die Idee kommen kann, einen Fernweg dort verlaufen zu lassen. Wenn es nicht sehr kurzfristig möglich ist, die Unterführung barrierefrei umzugestalten, ist eine Verlegung der Route aus Sicht des ADFC unumgänglich.

Trotz Schieberinne für Radfahrer ungeeignet

Auch **Hauptverkehrsstraßen** sind Barrieren. Ein Beispiel ist die Nellinger Linde, wo es nur mit zeitraubendem Umweg möglich ist, zwischen dem Radweg der Ruiter Straße und dem gegenüberliegenden Weg die Zollbergstraße zu queren. Auch das Ende der Pliensaubrücke in der Pliensauvorstadt stößt auf eine Straße, die nur schwer zu überwinden ist – ein direktes Abbiegen in die Berkheimer Straße ist überhaupt nicht möglich. Im Bereich Maillestraße / Kiesstraße sind die Straßen überdimensioniert, auch dies stellt für Radfahrer eine Barriere dar.

Die Querung zwischen dem Weg rechts und dem Radweg an der Ruiter Straße ist umständlich

Direktes links Abbiegen ist nicht möglich. Man kann allenfalls rechts abbiegen und wenden.

Ungünstig für Radfahrer ist auch die Situation an der Weilstraße, Abzweig H.-M.-Schleyer-Brücke. Der Parallelweg Richtung Pliensauvorstadt beginnt erst nach dem Abzweig. Damit muss man aus Weil kommend an der Ampel warten, bis der Verkehr auf der (abknickenden) Hauptrichtung angehalten wird. Würde der Weg schon vor

der Ampel beginnen, bliebe einem dies erspart. Auch in Gegenrichtung wäre es vorteilhaft, wenn man den auf dem Weg noch an dem Knoten vorbeifahren könnte, bevor man auf die rechte Seite wechselt.

Der Weg auf der linken Seite (am Zaun) ist in diesem Bereich nur noch ein Gehweg.

Es gibt in Esslingen etliche „**Pförtnerampeln**“, die erst auf Grün schalten, wenn sich ein Fahrzeug kurz davor befindet. Damit soll der Kfz-Verkehr gebremst werden. Dies ist eine gute Idee, allerdings bremsen diese Ampeln auch die Radfahrer, was in der Regel nicht erwünscht sein dürfte. Die Ampeln sollten so umgebaut werden, dass bei normaler Radfahrergeschwindigkeit durchgefahren werden kann.

An vielen Hauptverkehrsstraßen im Esslinger Stadtgebiet gibt es **keine Radverkehrsanlagen**. Dies ist unproblematisch, wenn man in Nebenstraßen ausweichen kann, ohne dass dies einen nennenswerten Umweg bedeutet. Allerdings gibt es oft Ziele, die an den Hauptstraßen liegen und nur über diese erreichbar sind und an den

Anzeige

An der Zollbergstraße wäre bergauf ein Rad- oder Schutzstreifen hilfreich

Hängen gibt es etliche Straßen, zu denen es keine Alternative gibt, zum Beispiel Zollbergstraße, Stettener Straße, Liebersbronner Straße, Neue Straße. In solchen Straßen gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Situation zu verbessern: Wenn genug Platz vorhanden ist, kann ein Fahrradstreifen oder ein Schutzstreifen eingerichtet werden, an Bergstrecken vor allem bergauf.

Auf der Adenauer**brücke** durften jahrelang die Gehwege zum Rad fahren genutzt wurden. Aufgrund einer zu niedrigen Geländerhöhe wurden diese Wege aber plötzlich zu reinen Fußwegen erklärt, Radfahrer müssen auf der vierspurigen Straße mitfahren.

Bis vor einiger Zeit war das Rad fahren auch in Gegenrichtung problemlos möglich

Erst nach etlichen Monaten wurde der Gehweg stadtauswärts wieder freigegeben. Auch am Franzosensteg ist das Rad fahren nicht mehr erlaubt, hier heißt es gar „Radfahrer absteigen“. Eine Stadt, die fahrradfreundlich sein will, muss hier andere Lösungen finden!

Die Straße, die an Sirnau vorbeiführt (K1215) sowie die Römerstraße (K1214) auf der Höhe des Schurwalds haben **keine Radverkehrsanlage**. Der Gehweg an der Straße bei Sirnau ist zu schmal, um ihn für Radfahrer frei zu geben. Zur Römerstraße gibt es zwar teilweise parallel verlaufende Waldwege, aber nicht durchgängig, und zum Teil in schlechter Qualität.

Zu schmal für Radfahrer und umständlich geführt: Der Gehweg an der Straße bei Sirnau

Dieser Weg Parallelweg zur Römerstraße ist zum Rad Fahren ungeeignet

In engen Straßen, in denen der Platz nicht für einen Radstreifen oder ähnliches reicht, bietet es sich an, das **Tempo** der Kfz zu **reduzieren**, wie in der Oberesslinger Straße oder Hohenheimer Straße. Teilweise gilt dies auch für die Krummenackerstraße, die Tempo-30- Regelung endet aber schon deutlich vor dem Beginn des Radwegs. In Wäldenbronn beginnt Tempo 30 gerade am Ende des Parallelwegs, weiter oben gilt Tempo 30 dann aber nur noch für Lkw. Es gibt noch viel Potenzial für eine stärkere Nutzung dieses Instruments.

Hier ist der Anstieg für Radfahrer Richtung Ostfildern problemlos, da der Kfz-Verkehr verlangsamt wurde

Bis hier gilt auf der Straße nach Krummenacker noch Tempo 30, ab hier dürfen Kfz schneller fahren. Der Radweg beginnt erst später.

Anzeige

DB BAHN

Mit Call a Bike deutschlandweit mobil!

Auch kleine Maßnahmen helfen, den Radfahrern das Leben zu erleichtern. Ortsunkundige stehen oft rätselnd vor einem **Sackgasse**nschild, ob es am Ende für Radfahrer doch weitergeht oder nicht. Es sollte z.B. an der Reinh.-Krauß-Straße ein entsprechender Hinweis ergänzt werden. Noch wichtiger ist es, das Rad fahren nicht „aus Versehen“ zu verbieten, wo es überhaupt niemanden stört. An vielen Wegen steht ein „**Verbot für Fahrzeuge** aller Art“, obwohl dort Radverkehr nicht stört, zum Teil sogar Routen per Wegweisung dort entlang geführt werden. Beispiele gibt es rund um Zollberg und Berkheim sowie am Weg am Hainbach oberhalb von Kennenburg.

Hier ist nicht sichtbar, dass diese Straße für Radfahrer keine Sackgasse ist

Für Radfahrer Richtung Obertal ausgeschildert, dennoch ist das Rad Fahren hier nicht erlaubt

Wichtig für den „Umweltverbund“ aus Radverkehr und öffentlichem Verkehr ist die Verknüpfungsmöglichkeit beider Verkehrsträger. Dazu gehören **Fahrradabstellmöglichkeiten** an Bahnhöfen sowie die Fahrradmitnahme. Am Bahnhof Esslingen sind die meisten Abstellanlagen im Untergeschoss und damit nicht optimal zugänglich. Hier wäre eine Fahrradstation sinnvoll, wie es sie beispielsweise in Ludwigsburg oder an einigen Stadtteilbahnhöfen in Stuttgart gibt. Positiv ist aber, dass es auch Fahrradboxen gibt. Die Fahrradmitnahme im Fernzug wird dadurch erschwert, dass es zwar einen Aufzug zum Bahnsteig der S-Bahn gibt, nicht aber zu anderen Bahnsteigen. Es ist geplant, diese Aufzüge nachzurüsten.

Im „PedalES“ im Untergeschoss des Esslinger Bahnhofs stehen die Fahrräder in zwei Etagen

An den anderen Esslinger S-Bahn-Haltepunkten gibt es noch viel zu verbessern: In Zell gibt es zu wenige Abstellplätze, die zudem **nicht überdacht** sind, in Oberesslingen haben die Plätze an der Vorderseite eine schlechte Qualität, hinten sind es zu wenige. Diese Bahnhöfe sind zudem nicht barrierefrei. In Mettingen sind ausschließlich Fahrradboxen zu finden, es fehlt an gewöhnlichen Abstellplätzen.

Radfahrer müssen ihr Dach selbst mitbringen

In einem Punkt ist Esslingen bislang Vorreiter in der Region: In **Bussen** ist abends und am Wochenende die **Fahrradmitnahme** möglich. Dies ist vor allem für die vielen Bergstrecken eine wichtige Ergänzung zu einem Radverkehrsnetz, kann letzteres aber selbstverständlich nicht ersetzen.

Die Fahrrad**wegweisung** kann in Esslingen noch verbessert werden. An den beiden Fernwegen Neckartal-Weg und Hohenzollernweg gibt es zwar eine moderne Fahrradwegweisung, sonst gibt es aber vielerorts noch die alten Schilder, die kaum zu finden und erst recht nicht während der Fahrt zu lesen sind. Die Wegweisung sollte ein möglichst dichtes Routennetz umfassen und nach den bundesweit einheitlichen Richtlinien gestaltet sein. Sie dienen den Radfahrern zur Orientierung und den anderen als Werbung für das Rad fahren.

So müssen Fahrradwegweiser aussehen

Stand: Sommer 2011

Anzeige

SHIMANO
cycling wear

Die Natur erleben, frische Luft genießen und sich fit halten – die Shimano Cycling Kollektion. Für alle, die es lieben, draußen zu sein.

Shimano Cycling Wear – für Naturliebhaber

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Shimano Service Center, Ihrem Fachhändler oder: Paul Lange & Co. OHG · www.paul-lange.de

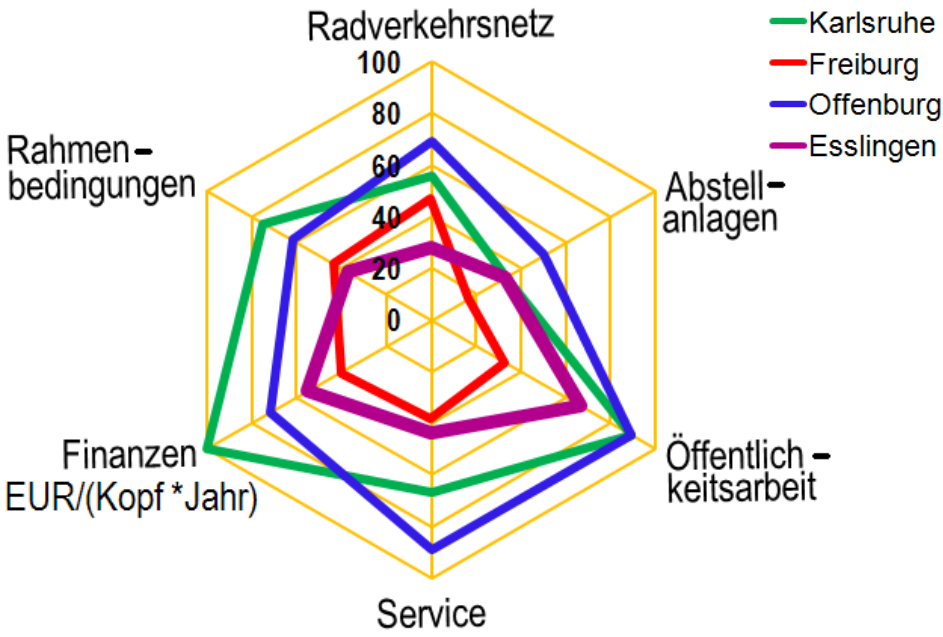
Anzeige

THE SPIRIT OF MOUNTAIN SPORTS
VAUDE
www.vaude.de

WirmachenDruck.de
Sparen Sie bis zu 50% beim Druck!

Fazit

Esslingen ist Vorreiter in Sachen Radverkehr – allerdings nur, was die Fahrradmitnahme im Bus betrifft. Bei der Infrastruktur zum selber Fahren hapert es noch an allen Enden und Ecken, und auch eine Tendenz zu einer zügigen Verbesserung ist nicht zu erkennen. Man muss derzeit schon fast froh sein, wenn es einige Zeit lang keine weiteren Verschlechterungen gibt.



Subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch Mitglieder des ADFC. Je weiter außen die Linie verläuft, desto besser ist die Bewertung. Bei den Finanzen wurde der Radverkehrsetat von Karlsruhe willkürlich = 100% gesetzt, die übrigen Städte relativ angegeben. Bei den anderen Kriterien wurden jeweils mehrere Einzelfragen bewertet und relativ zur Höchstpunktzahl angegeben. Details zu den einzelnen Fragen siehe www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort.